

인터뷰

“세계 1등... 가장 안전하고 신속하고 편리한 공항 구현에 매진”

- 제2여객터미널 기공으로 3단계 건설사업 본격화, 연간 여객처리능력 6,200만명으로 확충 -



정창수 인천국제공항공사 사장

정창수 인천국제공항공사 사장은 공직 시절부터 인천공항과 인연이 깊다. 1996년부터 2년 간 건교부 법무담당관으로 근무하며 「수도권신공항건설촉진법」 제정을 주도한 데 이어 대통령 비서실에 재직할 당시에는 공항 개항을 지원하였다. 정창수 사장은 이제 인천공항의 새로운 20년을 준비하고 있다. 그 핵심은 바로 인천국제공항 3단계 건설사업. 그는 “주변국 항공시장과의 경쟁에서 우위를 차지하고, 늘어나는 항공 수요를 충족시키기 위해 3단계 건설사업이 진행되고 있다”면서 “이 사업이 완료되면 인천공항은 동북아를 넘어 세계 속의 허브공항으로 자리 잡을 것”이라고 힘주어 말했다. 이 사업은 연간 1,800만 명의 여객 수요를 처리할 수 있는 제2여객터미널과 53개의 여객 계류장, 철도 역사와 버스 승차장 및 주차장을 함께 갖춘 제2교통센터, 무인 여객 수송 열차, 42km에 달하는 컨베이어 길이의 수하물처리 시스템, 공항 철도(8.5km) 및 진입 도로 등을 건설하는 초대형 사업이다. 세계 1위 서비스 공항이라는 브랜드 파워를 바탕으로 글로벌 공항 전문 기업으로 도약하고 있는 인천국제공항공사의 정창수 사장을 만나 인천공항의 성공 비결과 비전 등에 대해 들어보았다. <편집자 주>

취임 이후 주요하게 추진하신 사업 내용과 성과는 무엇 인지요?

지난 6월 4일 취임한 이후 벌써 6개월 가까이 지났 습니다. 그동안 인천공항이 전임 사장들과 임직원의 열성과 헌신으로 지속적인 성장과 실적을 달성하면서 대내외 각종 수상으로 세계적인 브랜드 가치를 인정 받고 있는데 제가 그 영광을 지난 반년 동안 누리게 되어 송구한 마음을 갖고 있습니다. 세계공항서비스 평가(ASQ) 8연패, 세계루트회의 항공마케팅상 2년 연속 수상, 에어카고워크 올해의 화물공항상, 비즈니스 트래블러지 선정 3년 연속 세계 최고 면세점상, 2013 대한민국 환경대상, 4년 연속 지속가능성지수 (KSI) 1위 기업 선정, 유엔글로벌콤팩트 노동존중경 영상 등을 수상하였는데 그 하나하나가 모두 커다란 의미를 갖고 있습니다.

주요 추진 사업으로는 먼저 지난 9월 제2여객터미 널 기공식 개최로 3단계 건설사업을 본격 추진하였고, 항공사 신규 유치로 동북아 허브공항에 걸맞은 항 공 네트워크도 강화해 나가고 있습니다. 해외 사업 진 출에도 진력하고 있습니다. 8월 10일에는 미안마 교 통부 산하 민간항공청이 발주한 총사업비 11억 달러 규모의 제2양곤(한파와디) 신공항 개발사업(BOT)의 우선협상자로 선정되기도 하였습니다.

이러한 성공 비결은 무엇이라고 생각하십니까?

공항 서비스 평가 8연패 등의 핵심 비결은 동북아 허브공항 건설 및 운영을 위한 정부의 강력한 정책 의지와 마스터플랜, 상주 기관 및 협력사들의 전폭적인 협업, 그리고 인천공항공사 임직원들의 헌신적인 노력들이 서로 융합하여 시너지 효과를 창출한 데 있다고 생각합 니다. 정부는 동북아 허브공항 경쟁력 확보를 위해 국제선 통합 정책 및 적극적인 항공협정 체결로 최고 수준의 항 공 네트워크를 구축하였고, 인천공항의 900여 개 기관 및 업체들과 4만여 명의 종사자들은 세계 최고의 서비 스라는 공동의 목표를 공유하고 친절과 미소로 고객 봉 사에 최선을 다해 왔습니다. 아울러 공사는 지속적인 경 영 혁신 노력으로 공기업 최고 수준의 경영 효율성 달성 과 함께 '세계에서 가장 안전하고 신속하고 편리한 공 항'을 구현하였습니다. 인천공항의 항행 안전시설은 개 항 이후 현재까지 11만 시간 무중단 운영 중이고, 항공

기 운항은 단 한 차례의 사고 없이 200만 회를 넘었으 며, 가시거리가 75m만 확보되면 비행기 이착륙이 가능 합니다. 아울러 세계에서 가장 빠른 출입국 수속 체계를 갖춤으로써 현재 ICAO 권고 기준인 출국 60분, 입국 45분보다 훨씬 빠른 출국 19분, 입국 12분 수준을 유지 하고 있습니다.

인천국제공항은 초기 사업 단계와 2001년 개항시의 논 란 등을 극복하고 가장 성공한 국책사업 모델로 평가받 고 있는데 그 전환점은 무엇이라고 보시지요?

인천공항의 성공은 어느 한 개인의 능력으로 갑작스 레 이루어진 것도, 획기적인 전환점이 있었던 것도 아 니합니다. 공항을 계획하고 입지를 정했던 20여 년 전부 터 설계, 건설, 성공적 개항을 거쳐 운영에 이르기까지 참여했던 모든 분들의 헌신과 노력이 있었기에 가능한 성과였습니다. 1992년 부지조성 공사가 착공되었을 때, 인천공항이 단기간에 놀라운 성과를 이뤄낼 것이 라고 예측한 사람은 거의 없을 정도로 각계각층에서 비 관적인 전망이 여론을 압도했습니다. 특히, 수하물 처 리 시스템에 문제가 있으니 개항을 연기해야 한다는 주 장까지 나왔지만, 현재 인천공항 수하물 처리 시스템 의 정밀도는 수하물 10만 개당 항공기 미탑재 수하물 발생 건수가 0.9개에 불과한 수준으로 유럽 공항 대비 20배나 더 우수한 세계 최고 수준입니다.

모든 반대와 비난을 극복하고 국가의 미래를 위해 반드시 필요한 거시적인 정책들을 면밀히 설계하여 곳 곳이 실행에 옮기고 세계적인 성공을 거둔 우리나라 정 부와 항공 전문가들의 역량과 사명감은 충분히 인정받 아 마땅하다고 생각합니다.

건설업계에서는 아무래도 인천국제공항의 3단계 사업 내용과 발주 방식 등에 커다란 관심을 갖고 있는 게 사 실입니다.

인천공항의 새로운 20년을 준비하기 위한 3단계 건 설사업이 지난 9월 제2여객터미널 기공식을 계기로 본 격 시행되고 있습니다. 아시아 각국은 타 지역보다 높 은 연평균 6%대의 높은 성장이 예상되고 있으므로, 항 공 수요 선점을 위한 공항 인프라 확충 등 주변 공항간 의 경쟁이 치열하게 전개되고 있습니다. 이러한 주변 국과의 경쟁에서 우위를 차지하고, 지속적으로 증가하

인터뷰

는 항공 수요를 충족시키기 위하여 3단계 건설사업을 추진하게 되었으며, 평창 동계올림픽 개최 이전인 2017년까지 완벽하게 준공할 계획입니다.

인천공항의 일부 운영 시설은 지속적인 수요 증가로 인해 2017년경 포화에 이를 전망입니다. 이에 우리는 111개 사업 패키지에 총 4조 9,303억원의 사업비를 투입할 예정입니다. 제2여객터미널 건설에 2조 2,000억원, 연결 교통망에 9,200억원, 제2교통센터에 2,300억원이 투입될 것입니다. 3단계 사업이 완료되면 연간 여객 처리 능력이 4,400만 명에서 6,200만 명으로 확충되어 초일류 메가 허브공항의 성장 토대가 마련될 것입니다. 3단계 사업은 2017년 사업 완료를 목표로 2013년에는 약 1.9조원 규모의 발주가 계획대로 진행되고 있고, 2014년까지 전체 사업의 90% 수준인 약 3.5조원 규모 99건의 사업이 발주될 예정입니다. 발주는 총 111개의 사업 패키지로 세분화되어 진행 중이며, 사업 특성 및 품질, 지역 사회에 대한 공기업의 책무 등을 고려하여 관련 법규에 따라 적격 심사, 2단계 경쟁, 협상에 의한 계약, 최저가 등 적합한 입찰 방법으로 진행될 것입니다.

우리나라 건설업체가 인천공항공사와 함께 해외 시장에 진출하는 win-win 전략을 가져가기 위해서는 어떤 노력을 해야 한다고 보십니까?

2009년부터 전담 조직을 운영해 이라크 아르빌 신공항 운영 컨설팅 사업을 시작으로 8개국 16개 사업에 진출해 누적 수주액이 6,634만 달러에 이르고 있습니다. 현재 인천공항의 해외 사업은 초기 단계로 공항 건설과 운영 경험 노하우를 수출하는 용역사업 위주로 추진되고 있습니다. 해외 주요 거점 공항과 협력 체계를 구축하여 향후 지분 참여, 위탁 운영, BOT 사업 등으로 해외 사업 전략을 다각화함으로써 세계 곳곳에 제2, 제3의 인천공항을 만들어 나갈 계획입니다. 특히, BOT의 경우에는 공항 건설과 운영을 같이 추진해야 하고, 막대한 자본과 장비, 인력이 장기간 투입되므로 국내 유수의 건설업체들과 컨소시엄 구성 등 협업이 필요합

니다. 국내 건설업체들이 해외 공항 건설사업 수주 확률을 높이기 위해서는 정부 및 인천공항과 함께 협업 체계를 구축하고, 현지 시장 연구 조사 및 개척 계획 수립, 지역별 거점 공항 협력 네트워크 구축, 국내외 금융업체와 글로벌 인프라 프로젝트 파이낸싱 공조 강화 등의 노력이 필요합니다.

공항, 특히 국제공항은 이제 단순한 SOC 시설물이라기보다는 하나의 복합도시 개발의 촉매제로서 그 수요가 늘어나고 있습니다. 이는 포화상태에 이른 전통적 SOC 시장에 많은 시사점을 주고 있다고 하겠습니까.

현대의 공항은 단순한 비행장 역할에서 벗어나 다양한 기능이 융합되는 복합 다중 이용 공간으로 변모하고 있습니다. 세계 공항산업의 트렌드는 공항 주변 지역을 MICE·MRO 산업 등의 중심지로 개발함으로써 항공 수요 증가를 다시 비항공 수익 증가로 연결시키는 선순환 구조 형성 및 부가가치 창출형이 주도하고 있습니다. 인천공항 역시 최근 주변 지역에 복합 카지노 리조트를 개발하기 위한 검토 작업이 다각도로 진행되고 있는데, 향후 카지노뿐 아니라 공연, 문화, 쇼핑, 컨벤션 등 다양한 시설의 조합을 통해 MICE 산업의 새로운 중심지로 육성할 계획입니다. 향후 2030년까지 전 세계적으로 항공 수요는 두 배 정도 급증할 전망입니다. 최근 10년 간 세계 경제는 연평균 3% 성장하는 데 비해 국제선 수요는 9%의 성장률을 기록하고 있는 것이 이를 잘 보여준다 하겠습니다. 현재 전 세계 공항들이 계획 중인 향후 건설 투자 계획은 5억 달러 이상인 사업들만 해도 6,000억 달러 이상인 것으로 전망되며, 특히 아시아·태평양 지역이 1,942억 달러로 가장 많은 금액을 차지하고 있습니다. 인천공항은 3단계 사업을 통해 세계 최고의 명품 공항을 건설함으로써, 해외 공항사업을 주도할 수 있는 경쟁력을 확보하고, 공항 복합도시 개발로 대한민국 창조경제의 새로운 보금자리를 육성해 국가 경제 부흥과 일자리 창출에 기여하겠습니다. CERIK

글 : 이형우 편집장